

Lorenzo Ardizio

Tutto Alfa Romeo

EDIZIONE AGGIORNATA



GIORGIO NADA EDITORE



Pur con una linea moderna, sportiva ed elegante ed un'impostazione tecnica all'avanguardia nei confronti della concorrenza, non sempre la Spider verrà accolta calorosamente, soprattutto da parte degli amanti della guida con il vento fra i capelli ed il sole in faccia, tanto affezionati alla stirpe delle Duetto: qui il parabrezza è avvolgente e all'equipaggio, cullato da ogni comfort, non arrivano che - pochi - spifferi.

SCHEDA TECNICA (3.0i V6)

MOTORE

anteriore, trasversale, 6 cilindri a V di 60°

Struttura	monoblocco e teste in lega leggera
Cilindrata	cc 2959
Alésaggio x corsa	mm 93x72,60
Distribuzione	1 albero a camme in testa per bancata e bilancieri, azionati da cinghia dentata
Numero valvole	2 per cilindro
Rapporto di compressione	10:1
Alimentazione	Iniezione elettronica Bosch Motronic M 2.10.3
Accensione	elettronica
Raffreddamento	a liquido
Lubrificazione	a carter umido
Potenza massima	192 CV a 5600 giri/min
Coppia massima	26,5 kgm a 4400 giri/min

TRASMISSIONE

Trazione anteriore	
Frizione	monodisco a secco
Cambio	5 marce + RM

CORPO VETTURA

Spider

AUTOTELAIO

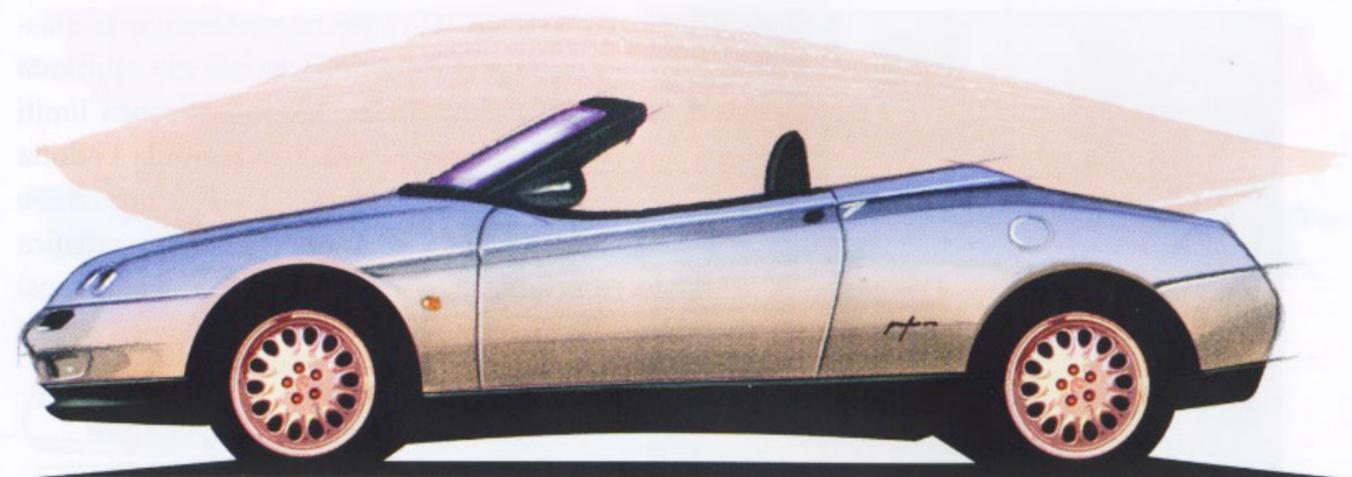
Telaio	scocca autoportante in acciaio con telaietto ausiliario anteriore
Sospensione anteriore	ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (Mc Pherson), molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice
Sospensione posteriore	ruote indipendenti, schema a bracci multipli (multilink), molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice idraulica e servofreno, a disco sulle 4 ruote, anteriori autoventilanti, ABS
Freni	cremagliera con servocomando capacità litri 70
Sterzo	205/50ZRx16
Serbatoio carburante	
Pneumatici ant./post.	

DIMENSIONI E PESO

Passo	mm 2540
Carreggiata ant./post.	mm 1499/1497
Lunghezza	mm 4285
Larghezza	mm 1780
Altezza	mm 1315
Peso a vuoto	kg 1420

PRESTAZIONI E PRODUZIONE

Velocità massima	km/h 225
Vetture prodotte	-



Spider

1995

Accanto alla GTV, al Salone di Ginevra del 1995 viene presentata anche la nuova Spider. Se la coupé viene lanciata dopo anni dall'uscita di scena della 2.0 GTV, per gli amanti delle vetture scoperte il ricordo della Duetto è ancora vivo, e le reazioni alla nuova vettura sono contrastanti. Da un lato è facile apprezzare un design moderno e raffinato figlio di una Pininfarina in stato di grazia; d'altra parte per molti "puristi" la svolta sa di tradimento: non solo si rinuncia definitivamente alla trazione posteriore ed alla classica impostazione tecnica - di derivazione Giulia - che aveva sedotto generazioni di clienti, ma addirittura viene messo in discussione il concetto stesso di Spider. La seduta è bassa, la linea di cintura molto alta ed il parabrezza avvolgente ed arretrato: in pratica, durante la marcia non si è nemmeno lambiti dall'aria, quanto di più lontano dalle sensazioni - romantiche e retrò - che si provavano al volante della Duetto, con il vento fra i capelli ed il corpo esposto al sole come alle correnti d'aria. I tempi sono però cambiati e le esigenze di sicurezza e comfort prevalgono per tutti i costruttori, chiudendo un'epoca.

Con la GTV viene condivisa la meccanica e buona parte della carrozzeria, fatta eccezione per la coda, più arrotondata e discendente; in tela, manuale, è la capote che copre i due posti secchi. Sul fronte dei propulsori, resta invariata l'unità a 4 cilindri di due litri da 150 CV, mentre è dedicato alla Spider il tre litri V6 12 valvole da 192 CV a 5600 giri/min (26,5 kgm a 4400 giri/min, 225 Km/h), rinunciando così al V6 turbocompresso della sorella chiusa: la generosa coppia, l'erogazione lineare e - soprattutto - l'affascinante sound del tre litri meglio si addicono ad una vettura aperta.

La produzione avviene ad Arese, su un'apposita linea che verrà abbandonata solo nel 2000, chiudendo la storia stessa dello stabilimento.